WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 11 | WARSZAWA, LISTOPAD 1938 ROKU | ROK V



Nabieżniki wielkości

Przed laty — od ujścia Piaśnicy, od Jastrzębiej Góry, przez cypel Rozewia, Zatokę Pucką, do Kamiennej Góry i dalej — leżało odłogiem szare, monotonne pustkowie. Zrzadka rozsiadły się checze kaszubskich osad rybackich.

Tylko morze biło o brzeg piaszczysty — to sennie, spokojnie, to hucząc sztormem, waliło taranem fal... Do wtóru szumiały sosny helskie...

Aż oto przyszły dni, potem lata — hukiem armat grzmiące, dymiące kurzawą bitew, zgliszcz i pogorzelisk, krwią żołnierską ociekłe...

A gdy opadły dymy wojennej pożogi na mapie świata ukazały się inne kontury państw, zarysy nowych granic.

Wśród szczęku oręża wyłoniła się z niebytu nowa, niepodległa, odrodzona Polska!...

A potem przyszedł dzień, gdy na nadmorskim pustkowiu zatętniły kopyta polskiej kawalerii, gdy nad błękitem wód Bałtyku zafurkotały ułańskie chorągiewki...

To Polska brała w swe władanie morze i brzeg morski.

Ubogie to było dziedzictwo — ale sądzone mu było stać się najcenniejszym szmatem obszaru odrodzonej Rzeczypospolitej: bramą na morza i oceany, bramą na świat cały.

Powoli z gruzów i pogorzelisk poczęła się dźwigać Polska, powoli poczęły się krystalizować nowe źródła siły...

Nad morzem rodził się, rósł, potężniał twór dawnej Polsce nieznany: nowy, własny, niezależny port wojenny i handlowy — Gdynia! Z marnej wioszczyny rósł w olbrzyma, któremu pisane było pierwsze nad Bałtykiem miejsce, który miał prześcignąć porty odwieczne mające tradycje.

Przewidującą myślą pierwszego Marszałka Polski powołana do życia jeszcze w samym zaraniu niepodległości poczynała rozwijać się i krzepnąć młoda marynarka wojenna a równolegle z nią flota handlowa.

Pustkowie wybrzeża zaludniło się, zarollo nowymi domami, osiedlami, letniskami — na horyzoncie rozsnuły się dymy polskich i obcych statków do Gdyni i z Gdyni płynących.

Nawiązane zostały stosunki handlowe z wieloma krajami i portami świata. Polska bandera wypłynęła na szerokie wody. Polski towar wywalczył sobie rynki zbytu. Gdynia, powstała z woli Państwa i Narodu polskiego — zdumiewa świat, bogaci kraj, umacnia polityczną i gospodarczą niezależność.

Oto na zegarze historii bije dwadzieścia lat.

Dwadzieścia lat — niepodległego bytu politycznego Rzeczypospolitej.

Dwadzieścia lat — od chwili wiekopomnego rozkazu Marszałka Józefa Piłsudskiego powołującego polską siłę zbrojną na morzu.

Dwadzieścia lat — od momentu, gdy społeczeństwo, świadome błędów przeszłości, samorzutnie skupiło się w szeregach organizacji zwącej się dziś: Liga Morska i Kolonialna — by na nową modłę kształtować zbiorową duszę narodu, by z Polaków uczynić naród morski.

Gdy obejrzymy się dziś wstecz, za siebie, widzimy spory szmat przebytej drogi, spory błam trudu i pracy.

Zrobiliśmy wiele, tak wiele, że serce otucha napawa, radują się oczy — ale nie czas nam na patrzenie wtył, naprzód trzeba nam myślą wybiegać, nowego się trudu imać, nowe dzieła wiecznotrwałe ku niebu dźwigać.

Oto rośnie Centralny Okręg Przemysłowy. Oto dymią kominy odzyskanego Śląska. Oto wyrasta nowy port Władysławowo, nowe okręty i statki. Tam wzrok kierujmy, tam wytężajmy myśl i ręce.

To są te wielkie nabieżniki — słupy i wieżyce wskazujące płynącemu okrętowi właściwą drogę — to są te drogowskazy wielkości, które wskazują nam kierunek marszu i pracy w nowym dwudziestoleciu.

Jeśli dziś przez moment patrzymy wstecz, to tylko po to, by nabrać otuchy, by uwierzyć we własne siły i moc, by uwierzyć w wielkość własnego narodu i jego twórczą potęgę.

Mamy własne Dnieprostroje, mamy własne linie Maginota i Zygfryda. — Na imię im: Gdynia, C. O. P., Górny Śląsk, Zaolzie!..

Tętnią pracą, łomocą kilofami, huczą tysiącem fabrycznych syren...

Moc Polski, jej niezłomna potęga — to nie tylko armaty i tanki — to przede wszystkim praca i duch polskiego robotnika i chłopa, żołnierza i cywila, inteligenta ze stolicy i miast i prostego człowieka w siermiędze, młodych i starych, mężczyzn i kobiet — wszystkich, w których piersiach biją polskie serca.

Dwadzieścia lat! Spory to szmat drogi. Lecz droga do wielkości zna tylko swój początek, ale nie zna końca. I tylko jeden ma kierunek: naprzód!

A w uszach nam jeszcze brzmi niedawno rzucony rozkaz: M a s z e r o w a ć!...

Bronisław Miazgowski

Jak budowaliśmy marynarkę wojenną

Historyczny dekret o utworzeniu Marynarki Wojennej wydany przez Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego 18 listopada 1918 roku, a więc w kilka dni po powrocie Komendanta z Magdeburga był zaczątkiem całej pracy polskiej na morzu.

Nie mieliśmy jeszcze wówczas własnego wybrzeża, a odzyskanie jego nie było pewne, mimo to dekret o utworzeniu marynarki został przez Naczelnika Państwa wydany — bowiem przewidział on, że akt ten nastąpić musi.

Zawrzała więc praca, ciężka i zdawałoby się beznadziejna. Po okupantach nie zostało nam nic — wszystko trzeba było tworzyć od podstaw.

Stan taki nie wpłynął jednak na organizację marynarki. Pierwszym krokiem ówczesnej Sekcji Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, z której już w marcu 1919 r. powstaje Departament dla Spraw Morskich, było powołanie wszystkich oficerów i marynarzy z marynarek zaborczych znajdujących się w wojsku lądowym.

Zorganizowano punkt zborny w Modlinie, gdzie początkowo stworzono zaczątki Flotylli Wiślanej, składającej się z trzech motorówek. Napływ jednak zgłaszających się marynarzy był coraz większy — wobec tego postanowiono utworzyć z nich Pierwszy Batalion Morski.

Tymczasem, w początkach 1919 roku, armia polska walcząca na rozlewiskach wiosennych olbrzymiej sieci rzek i licznych błotach Polesia znalazła się w bardzo trudnej sytuacji. Porozrzucane na obszarze całego Polesia oddziały mogły komunikować się ze sztabem armii jedynie drogą wodną. Nie było jednak do tego odpowiednich środków przewozowych, co niezwykle utrudniało dostawę materiału wojennego. Wówczas to zdecydowano zorganizować tam Flotyllę Pińską.

Początkowo głównym zadaniem flotylli był transport. Jednakże w miarę spadania wód i udostępnienia transportu kołowego — flotylla zaczyna rozwijać działalność zwiadowczą, a następnie przechodzi do akcji zaczepnej. Składała się wówczas Flotylla Pińska z trzech zaledwie motorówek, które już 3 lipca 1919 roku otrzymały swój chrzest bojowy, w wygranej bitwie pod Horodyszczem.

Na wiosnę roku następnego flotylla zostaje uzupełniona dwoma statkami pancernymi, zdobytymi u nieprzyjaciela oraz szeregiem statków transportowych. Wówczas to oddział bojowy flotylli stacza szereg bitew z flotyllą nieprzyjacielską: pod Łomaczami, Koszarówką, Lelowem i Czarnobyłem i wychodzi z Prypeci na Dniepr, gdzie walczy jeszcze pomagając naszej armii lądowej pod: Puchówką, Stracholesiem i Okuninowem — wreszcie, gdy wojska nasze rozpoczynają odwrót, nie mogąc się wycofać zatapia na Dnieprze jeden ze statków — „Pancerny I" i wszystkie trzy motorówki — załoga zaś przebija się do reszty flotylli lądem.

Armie polskie nadal nie mogąc wytrzymać naporu sowieckiego cofają się coraz dalej w głąb kraju, Flotylla Pińska postępująca w ślad za wojskiem traci po kolei na mieliznach szereg swych statków, aż wreszcie po opuszczeniu przez nasze wojska Pińska — zatapia resztę swego taboru, dalej bowiem przejść nie było możności.

Tak zakończyła pierwszą część swych dziejów waleczna Flotylla Pińska.

A tymczasem w kraju toczą się przygotowania do walnej bitwy z najeźdźcą. Marynarka Wojenna nie pozostaje w tyle. Nie mogąc bronić Ojczyzny na wodzie, organizuje Pułk Morski, składający się z trzech batalionów, z których pierwszy i drugi walczą na froncie północnym, trzeci zaś, jako ostatnio zorganizowany, bierze udział w osłonie Pomorza.

Bitwy stoczone pod Złotorią i Żółtkami, pod Undami, Głodowem i Łętowem oraz pod Ostrowią Mazowiecką przez II Batalion, jak również walki I Batalionu pod Żabielem, Manowem, Nasielskiem i Płońskiem przynoszą zaszczyt Pułkowi Morskiemu, którego czyny,



nacechowane walecznością i bohaterstwem uczestników, pozostaną na zawsze w historii wojny polsko-sowieckiej.

W tym samym czasie organizuje Departament dla Spraw Morskich bojową Flotyllę Wiślaną, która bierze również czynny udział w odparciu wroga z nad Wisły. Składa się ona z uzbrojonych statków, zarekwirowanych w żegludze rzecznej oraz kilku motorówek. Z szeregu bitew, jakie stoczyła Flotylla Wiślana z wojskiem sowieckim, broniąc przeprawy przez Wisłę, na czoło wysuwają się bitwy: pod Bobrownikami i Płockiem. I ten udział Marynarki Wojennej zasłużył na uznanie wyższego dowództwa.

Wreszcie po odrzuceniu wroga i zawarciu przez Polskę pokoju — Departament dla Spraw Morskich może znowu powrócić do przerwanej, w chwili przełomowej, pracy nad organizacją przyszłej floty wojennej. Przede wszystkim stara się o nabycie jakichkolwiek okrętów morskich, na razie ćwiczebnych. W ten sposób zostają zakupione: morski statek „Pomorzanin", późniejszy okręt hydrograficzny i motorowy okręcik strażniczy — „Myśliwy". W lecie zaś ukończono budowę zamówionych monitorów: „Warszawa", „Pińsk", „Horodyszcze" i „Mozyrz". Monitory te wcielone początkowo do Flotylli Wiślanej, przechodzą wkrótce do ponownie rozwijającej się Flotylli Rzecznej w Pińsku. Jednocześnie robią się usilne starania w celu przyznania Polsce pewnej ilości okrętów z dawnej floty niemieckiej a w międzyczasie tworzy się Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej, przemianowaną później na Szkołę Podchorążych, oraz organizuje się w Pucku: Dowództwo Floty, lotnictwo morskie i pułk artylerii nadbrzeżnej.

Rok 1921 przynosi dla Marynarki Wojennej cały szereg nowych okrętów. Na wiosnę ukazały się na wodach polskich kanonierki: „Komendant Piłsudski" i „Generał Haller", kupione przez Rząd Polski w Finlandii, w krótkim zaś czasie potem, przychodzą do Pucka kupione w Niemczech cztery traulery: „Czajka", „Jaskółka", „Mewa" i „Rybitwa". Wreszcie w jesieni tegoż roku przybyły, przyznane nam przy podziale okrętów niemieckich, torpedowce: „Mazur", „Kaszub", „Krakowiak", „Kujawiak", „Ślązak" i „Podhalanin".

Teraz Marynarka Wojenna miała już możność ćwiczenia swych załóg i przygotowania ich do służby na przyszłych okrętach bojowych.

Lata 1922—1926 są w dalszym ciągu czasem przygotowawczym do rozbudowy floty bojowej, wysiłkiem w kierunku stworzenia dla przyszłych okrętów odpowiedniej bazy, budowy portu wojennego i handlowego oraz zagospodarowania wybrzeża. W latach tych zapoczątkowano i kontynuowano budowę naszego portu w Gdyni, który dziś stał się jednym z pierwszych portów świata, stworzono port wojenny, zbudowano szereg budynków koszarowych, warsztatowych i gmachy mieszczące Dowództwo Marynarki oraz wykonano szereg urządzeń niezbędnych do remontu i obsługi okrętów wojennych.

Marynarce Wojennej w tych latach przybywają kolejno: transportowiec „Warta", a następnie „Wilia", stary krążownik francuski, zakupiony dla celów koszarowo-szkolnych, a nazwany u nas „Bałtykiem", wreszcie żaglowiec szkolny — trójmasztowy szkuner „Iskra" i okręt minowy — „Smok".

Departament dla Spraw Morskich zostaje przeorganizowany w Kierownictwo Marynarki Wojennej.

Przełomowym okresem dla dalszego rozwoju Marynarki Wojennej staje się rok 1926,

kiedy to zamówiono we Francji pierwsze okręty bojowe. Dwa kontrtorpedowce — „Wicher“ i „Burza“ i trzy okręty podwodne „Wilk“, „Ryś“, „Żbik“. Na stoczni zaś krajowej budują się dwa monitory rzeczne „Kraków“ i „Wilno“. Z niecierpliwością oczekuje się wykończenia tych okrętów, bowiem od tej chwili nasza Marynarka Wojenna — jako siła zbrojna, zaczyna nabierać wartości.

Wreszcie w roku 1928 wszystkie zamówione okręty wchodzą kolejno w skład floty .

W parę lat później Marynarka Wojenna zamawia nowe okręty. Są to tym razem cztery nowe traulery: „Czajka“, „Jaskółka“, „Mewa“ i „Rybitwa“, dawne bowiem, o tych samych nazwach są już stare i muszą być wycofane. Te cztery okręty zostają już wykonane całkowicie w kraju na stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni oraz na Państwowej Stoczni w Modlinie. Ze starych traulerów jeden gruntownie przerobiono na okręt hydrograficzny, bowiem staruszek „Pomorzanin“ musiał już być wycofany. Wycofuje się również kolejno z użycia stare niemieckie torpedowce tak, że w chwili obecnej pozostało ich w składzie floty zaledwie dwa: „Mazur“ i „Kujawiak“.

Przez kilka następnych lat nie budowaliśmy niestety nic. Dopiero ostatnie trzy lata robią duży krok naprzód w dziedzinie rozbudowy floty wojennej. W latach tych zamówiono i wykonano na stoczni francuskiej stawiacz min — „Gryf“, który służy jednocześnie jako okręt szkolny dla podchorążych Marynarki Wojennej. Wkrótce zaś potem Kierownictwo Marynarki Wojennej podpisuje umowę ze stocznią angielską na budowę dwóch następnych kontrtorpedowców, o tonażu większym od poprzednich. Oba te okręty — O.R.P. „Grom“ i O.R.P. „Błyskawica“ weszły w skład floty w roku ubiegłym, stanowią one najsilniejszy typ okrętów tej klasy na Morzu Bałtyckim i należą do największych kontrtorpedowców świata. Następnie stocznie holenderskie otrzymały zamówienie na dwa dalsze okręty podwodne, z których jeden O.R.P. ‚Orzeł“ niebawem zawinie do Gdyni, drugi zaś O.R.P. „Sęp“ został w ostatnich dniach spuszczony na wodę. Wreszcie w kraju buduje się dwa nowe traulery typu „Mewa“.

Toteż dwadzieścia lat, które dzielą nas od chwili rozpoczęcia tworzenia naszej morskiej siły zbrojnej, jak widzimy, na zostały spędzone bezczynnie. Miejmy więc nadzieję, że najbliższe lata przyniosą nam dalszy jej rozrost, aż do potęgi jaką Polska na morzu reprezentować powinna.

O. Żukowski kpt. mar.



Dwadzieścia lat pracy

Kiedy zastanowimy się nad tempem, w jakim dzisiaj postępuje historia, musimy dostrzec niesłychane bogactwo faktów i zdarzeń, jakie w przeciągu krótkiego czasu miały miejsce. Nierzadkie są momenty, w których wypadki gonią się wzajemnie, nie dając czasu na ochłonięcie i na zdanie sobie sprawy z rzeczywistości. W tych warunkach 20 lat — okres w historii raczej krótki — nabiera doniosłego znaczenia; w ciągu dwudziestu lat można wiele dokonać.

Toteż dziś, kiedy z okazji dwudziestolecia Ligi Morskiej i Kolonialnej zastanawiamy się nad dorobkiem 20 lat jej istnienia, musimy sobie zadać pytanie, czy Liga potrafiła ten okres wykorzystać, jakie wyniki dała jej praca.

Wobec nawału spraw wielkiej wagi, państwo nie może dziś realizować wszystkich zadań, jakie wysuwa życie narodu. Organizacje społeczne muszą więc przejąć część tych zadań na siebie, a praca ich w tej dziedzinie jest szczególnie ważna i odpowiedzialna. Tym bardziej, jeśli obejmuje odcinek, umysłowości polskiej obcy, na którym trzeba prowadzić pracę pionierską; takim odcinkiem były sprawy morskie i kolonialne, którymi zajęła się Liga Morska i Kolonialna.

Od pierwszych chwil istnienia cechowała tę instytucję ogromna przenikliwość, zdolność do wyczuwania zadań najważniejszych, choć często trudnych do urzeczywistnienia, zdolność do energicznego, rzeczowego wprowadzenia zamierzeń w czyn. Liga od początku umiała odrzucić piękne nawet, lecz niewykonalne złudzenia, a przystępowała do spraw konkretnych.

Śmiałość tych poczynań wywoływała niejednokrotnie niechętne uwagi i nieżyczliwy stosunek do nich. Konsekwencja jednak, wyraźnie przebijająca w działalności Ligi, niesłabnąca inicjatywa i życie samo, dowodzące słuszności wyczucia doniosłości zadań, podejmowanych przez Ligę, sprawiły, że coraz szersze warstwy stawały się członkami i zwolennikami Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Aby ideę jakąś, a tym bardziej ideę społeczności polskiej początkowo raczej obcą, zakorzenić w narodzie, trzeba wielu wysiłków i niezmożonej energii, lecz jednocześnie trzeba głębokiego zrozumienia, w jakim kierunku pracę prowadzić. LMK zrozumiała, że przerobienia psychiki lądowej na morską dokona jedynie wówczas, gdy potrafi urobić w młodzieży odpowiednie ustosunkowanie się do morza i spraw morskich, ustosunkowanie się oparte zarówno na uczuciowym związku z morzem, jak i na zrozumieniu jego gospodarczego znaczenia.

Rozpoczęła więc pracę na tym terenie, tworząc jako jeden z najważniejszych działów pracy — dział wychowania morskiego młodzieży. Obrane metody były zgodne z nastawieniem i psychiką współczesnej młodzieży. Sportowy zapał młodych zwrócono w kierunku sportów wodnych. Dążenie do silnych emocyj, do samodzielności, zamiłowanie do dalekich wypraw, do bezpośredniego obcowania z przyrodą — znajdowały ujście w wycieczkach kajakowych i jachtowych. Przeszkolenie żeglarskie otrzymywała młodzież w obozach LMK organizowanych corocznie nad jeziorami Narocz, Żarnowieckim i Gosławickim. Żeglarstwa morskiego uczyła się starsza młodzież na obozach Związku Harcerstwa Polskiego i Akademickiego Związku Morskiego. Coraz większa — dziś już ogromna — popularność tych obozów świadczy o tym, że młodzież garnie się do tej do niedawna obcej dziedziny sportów.

Pracę nad urobieniem psychiki młodzieży prowadzą Koła Szkolne LMK, które dziś skupiają w swych szeregach około 256 tysięcy uczniów i uczenic i pracują z głębokim zrozumieniem wielkości i ważności sprawy, której służą.

Opierając przyszłość rozwoju idei morskiej i kolonialnej na młodzieży, nie można było jednak zaniedbywać pracy nad pokoleniem współczesnym. Toteż Liga działalnością swoją objęła jak najszersze warstwy społeczeństwa. Cele, jakie sobie obecnie postawiła, dałyby się połączyć w cztery grupy: 1. sprawy obrony morskiej, t.j. gromadzenie funduszów na rozbudowę floty wojennej i na współdziałanie w tworzeniu obrony wybrzeża i morza; 2. sprawy morskie, obejmujące żeglugę morską, marynarkę handlową, porty i urządzenia portowe, handel morski, rybactwo itp.; 3. sprawy kolonialne i emigracyjne; 4. sprawy żeglugi śródlądowej.

Na tych grupach zagadnień oparto dziś organizacyjny podział Ligi. Do konkretnych wyników organizacyjnych nie doszła jednak Liga odrazu. Przechodziła liczne przekształcenia, w miarę rozwoju zwiększając zakres zagadnień objętych jej działalnością i w związku z tym rozszerzając komórki organizacji.

Jeszcze za czasów okupacji niemieckiej dn. 1 października 1918 r. dwudziestu pięciu marynarzy i techników z zawodów pokrewnych z admirałem K. Porębskim na czele utworzyło stowarzyszenie „Bandera Polska", mające na celu rozwój żeglugi śródlądowej i morskiej. Dzięki wysokiemu wykształceniu fachowemu członkowie stowarzyszenia wzięli czynny udział w opracowaniu planów regulacji i eksploatacji dróg wodnych w młodym państwie polskim. Dla łatwiejszej propagandy idei rozpoczęto wydawanie czasopisma „Bandera Polska" w r. 1919.

W końcu maja 1919 r. nastąpił dalszy etap rozwoju. Stowarzyszenie przekształciło się w

„Ligę Żeglugi Polskiej", która programem swym objęła także marynarkę wojenną i handlową, oraz handel morski, zyskując jednocześnie coraz większą liczbę członków w Warszawie i na prowincji. Po przerwie spowodowanej inwazją bolszewicką, Liga w r. 1921 wznowiła swą działalność; w końcu tego roku liczy już ona 2.000 członków, zgrupowanych w 50 oddziałach. Propaganda idei morskiej przejawia się w urządzaniu licznych wycieczek do Gdyni i na brzeg morza, w organizowaniu regat w Gdyni z udziałem ludności rybackiej, w ożywionej akcji odczytowej i filmowej. W tym okresie Liga musi przezwyciężać duże trudności finansowe w związku z dewaluacją, co komplikowało życie organizacyjne. Nie traci jednak wyczucia nastrojów społeczeństwa, w r. 1924 dając im wyraz w nawoływaniu do walki o prawa Polski do Gdańska. Jednocześnie występuje Liga z wezwaniem do przyspieszenia budowy portu w Gdyni, do budowy własnej floty handlowej i stworzenia silnej marynarki wojennej.

Rok 1924 jest znów dalszym etapem rozwoju. Stowarzyszenie przybiera nazwę „Liga Morska i Rzeczna". W tym roku jako organ Ligi zaczyna wychodzić miesięcznik „Morze". W r. 1925 po raz pierwszy jest zorganizowany „Tydzień Bandery".

Stały wzrost liczby członków osiąga pomyślne wyniki w r. 1928. Do zagadnień propagowanych przez Ligę przybywa w tym roku nowy czynnik: sprawa kolonij. Tworzy się Związek Pionierów Kolonialnych, stanowiący autonomiczną sekcję Ligi.

Rozszerzenie programu prac, opracowanie i przekształcenie tak szybko rosnącej organizacji były omawiane na Walnych Zjazdach Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej. Pierwszy Zjazd odbył się w Katowicach w r. 1928, drugi — w Poznaniu, trzeci — w Gdyni. Ten to Zjazd w r. 1930 zaakcentował włączenie spraw kolonialnych do programu prac Ligi, nadając stowarzyszeniu nazwę „Liga Morska i Kolonialna".

Zakres zadań Ligi nie zmienia się już zasadniczo od tego czasu. Jednocześnie jednak z ustalaniem się programu działalności następuje coraz silniejsze pogłębianie zagadnień, coraz większe zrozumienie ich w społeczeństwie, coraz istotniejsza zmiana psychiki lądowej na morską. Krzepną formy organizacyjne, działalność Ligi płynie uregulowanym korytem. Obecnie prezesem Rady Głównej LMK jest min. Józef Kożuchowski, prezesem Zarządu Głównego — gen. Stanisław Kwaśniewski. Protektorat nad pracą Ligi objął gen. broni Kazimierz Sosnkowski.

Wśród konkretnych wyników osiągniętych przez Ligę w tym okresie należy wymienić zebranie poważnych sum na Fundusz Obrony Morskiej. Właściwa akcja zbiórki rozpoczęta dn. 1 lutego 1934 r. dała w końcu tego roku sumę zł 2.245.412.21. Dzięki bardzo żywej propagandzie znaczenia i roli marynarki wojennej FOM wzrasta bezustannie. W r. 1937 wpłacono zł 8.200.000 (z czego zł 2.650.000 jest darem oficerów i podoficerów armii i marynarki wojennej) na budowę okrętu podwodnego im. Marszałka Piłsudskiego „Orzeł", wspaniale wyposażonego we wszystkie najnowsze urządzenia. ORP „Orzeł" był wodowany we Vlissingen w Holandii dn. 15 stycznia 1938 r. Obecnie trwa zbiórka na ścigacze.

Urządzane co rok „Dni Morza" rozbrzmiewają szerokim echem po całym kraju, stawiając jako hasło co rok inne, najaktualniejsze w danej chwili, zagadnienie z dziedziny morskiej. Kulturalne życie wybrzeża — wystarczy wymienić choćby otwarcie „Domu Rybaka" — rybołówstwo, polityka portowa, handel zamorski, — wszystkie te działy stanowią teren pracy i pomyślnych wyników prac LMK.

Nie omówiliśmy jeszcze jednego, bardzo poważnego odcinka działalności Ligi: dziedziny zagadnień kolonialnych. Zagadnienie to później niż zagadnienia morskie zaczęło być propagowane przez LMK. Trudniejsze i bodaj bardziej obce niż morskie — niełatwo zakorzeniało się w społeczeństwie. Dzięki jednak niestrudzonej energii prezesa Zarządu Głównego od r. 1930, ś.p. gen. Gustawa Orlicz - Dreszera, zagadnienie to dziś przestało już budzić zastrzeżenia.

Obejmowało ono następujące sprawy: dążenie do uzyskania odpowiednich terenów kolonialnych i bezpośredniego dostępu do surowców; 2. popierania polskich dążeń handlowych na rynki zamorskie; 3. szkolenie przyszłych pracowników kolonialnych; 4. kierowanie emigracji polskiej na tereny pozwalające na jej dogodny rozwój; 5. utrzymywanie ścisłej łączności z rodakami na obczyźnie.

Trudno jest w ramach artykułu szczegółowo omówić wszystkie prace Ligi.

Jeśli dziś każdy obywatel rozumie, do czego zmierza i dlaczego jest konieczna zbiórka na FOM, jeśli prawie każdy zdaje sobie sprawę z tego, że 4/5 obrotów handlowych Polski idzie drogą morską, jeśli coraz szersze kręgi zatacza w społeczeństwie polskim świadomość konieczności zdobycia kolonij, jeśli coraz liczniejsze rzesze ciągną na wybrzeże i do Gdyni, aby z dumą i radością przyglądać się wspaniałemu rozwojowi naszego portu — to jest to bezsprzecznie zasługą Ligi Morskiej i Kolonialnej. Niepodobna jej ująć w cyfry, nie podobna podać wykresu. Lecz każdy, kto się styka z życiem polskim na różnych terenach, widzi wyniki tej akcji.

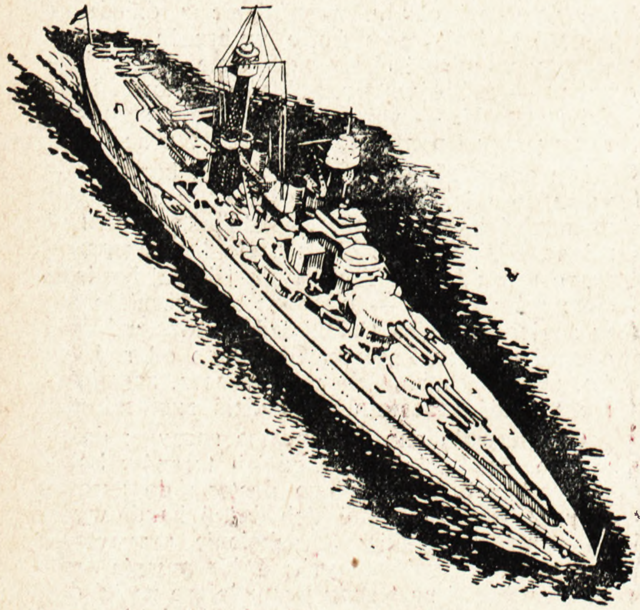
I dlatego można powiedzieć, że Liga dwadzieścia lat swojej pracy wykorzystała rzetelnie, że sprostała wziętym na siebie obowiązkom, że zadanie swoje mądrze i dobrze spełniła.

M. P.

Pancernik — liniowiec

Kardynalną zasadą wykorzystania podczas wojny morskich sił zbrojnych jest przeprowadzenie zwycięskiego boju w wybranym czasie i miejscu w celu zniszczenia pływających nieprzyjacielskich sił bojowych w narzuconych przeciwnikowi warunkach.

Taktyka organizacji bojowej wskazuje jakie kategorie okrętów wojennych i w jak silnych zespołach okręty te mają być użyte do przeprowadzenia potrzebnej akcji bojowej na morzu, wskazanej wymaganiami ogólnej strategii oraz danymi uprzedniego ścisłego rozpoznania i wywiadu.



Rys. 1.

W skład bojowych zespołów, zwanych eskadrami, wchodzą różne kategorie okrętów bojowych jak pancerniki, krążowniki, kontrtorpedowce, okręty podwodne, ścigacze i t. p. o odrębnym uzbrojeniu, szybkości i zasięgu działania, które w boju muszą współdziałać i których indywidualne właściwości muszą być celowo taktycznie wyzyskane.

Podstawowym okrętem floty wojennej jest pancernik czyli liniowiec, a także krążownik pancerny też zwany liniowym. Określenie „liniowy" pochodzi stąd, że okręty tych kategorii, występując w boju zawsze w grupach, tworzą linię, czyli szyk bojowy zależnie od okoliczności torowy lub rozwarty. Anglicy, Amerykanie i Niemcy nazywają te okręty poprostu okrętami bojowymi. Battelship — Schlachtschiff .

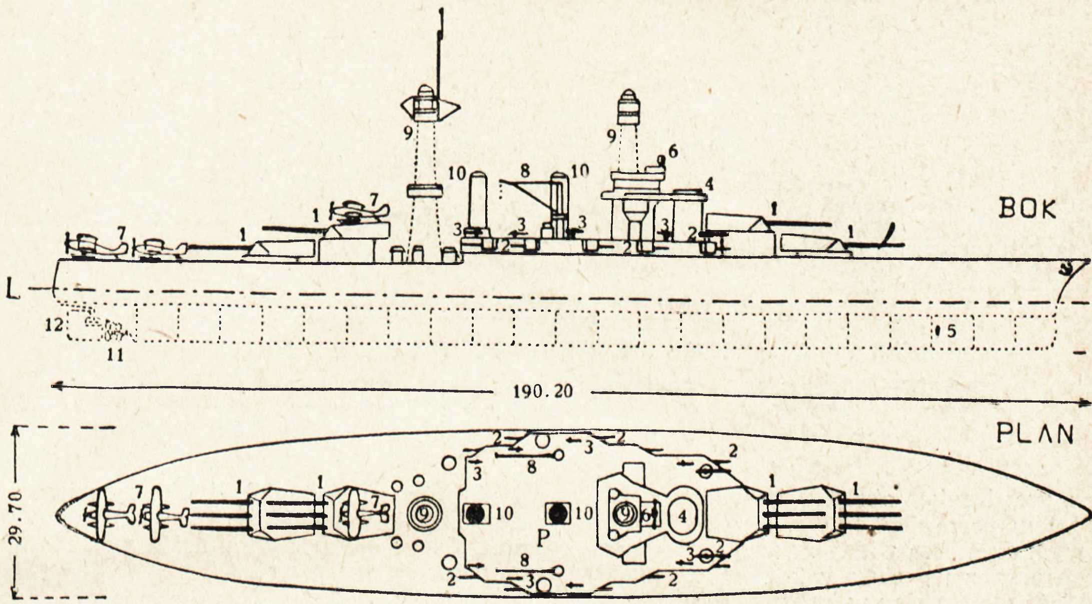
Zadaniem bojowym tych ciężko uzbrojonych pancernych jednostek jest otwarty bój z takimi samymi okrętami przeciwnika w celu ich zniszczenia, ewentualnie zapędzenia i zablokowania ich w zamkniętej zatoce lub redzie. Prócz tego zadaniem pancerników bywa: zbombardowanie nieprzyjacielskich fortec morskich (przygotowanie ogniem artyleryjskim do ich zdobycia przez wojska lądowe), sforsowanie nieprzyjacielskich cieśnin i przepływów przez zniszczenie ciężkimi pociskami nadbrzeżnych fortyfikacyj, wreszcie zajęcie ważniejszych punktów strategicznych w rejonie morskiej wojny, by przedstawiać sobą czasowe ruchome forty, dominujące swą artylerią nad przybrzeżnymi administracyjnymi, lub uprzemysłowionymi punktami strony przeciwnej. Te ostatnie zadania są dokonywane przez pancerne jednostki morskie w ścisłym kontakcie ze swymi wojskami lądowymi, które, jako siły desantowe, lub okupacyjne dopełniają wspólnego zadania od strony lądu.

Jako przykładowy wzór opisowy okrętu tej kategorii weźmy zmodernizowany obecnie amerykański pancernik „KALIFORNIA", przedstawiony szkicowo z hydroplanowego lotu na Rys. 1.

Pancernik ten, przedstawiony w głównych rysach z boku i w planie na technicznym Rys. 2 ma 190.20 m długości, 29.70 m szerokości oraz 10.20 m zanurzenia przy największym obciążeniu zapasem paliwa, smarów i prowiantów; wyporność jego dochodzi wtedy w zaokrągleniu do 35.000 ton.

Maszyny jego o sile 28.500 koni mech. rozwijają szybkość do 21.5 mil morskich na godzinę (do 40 km), działając przy pomocy turboelektrycznej instalacji na trzy wały śrubowe z nasadzonymi na nie śrubami napędowymi oznaczonymi na rysunkach — (11). Kotły są opalane ropą, której zapas dochodzi do 4.000 ton. Dym z palenisk wychodzi przez dwa kominy — (10). Do manewrowania służy ster — (12). Charakterystyczną cechą sylwetek amerykańskich pancerników są ich ażurowe maszty — (9). Ilość załogi dochodzi do 1500 ludzi przy 40 oficerach.

Artyleryjskie uzbrojenie tego pancernika stanowią: 12 dział o kalibrze 381 mm, umieszczonych w czterech trzylufowych wieżach działowych — (1), jest to jego artyleria główna, której taktyka bojowa polega na osiągnięciu w jak najkrótszym czasie częstotliwością ognia i celnością strzałów przewagi nad ogniem przeciwnika, działa jej biją na odległość do 40 km; 12 dział o kalibrze 152 mm, z których 10 jest umie-



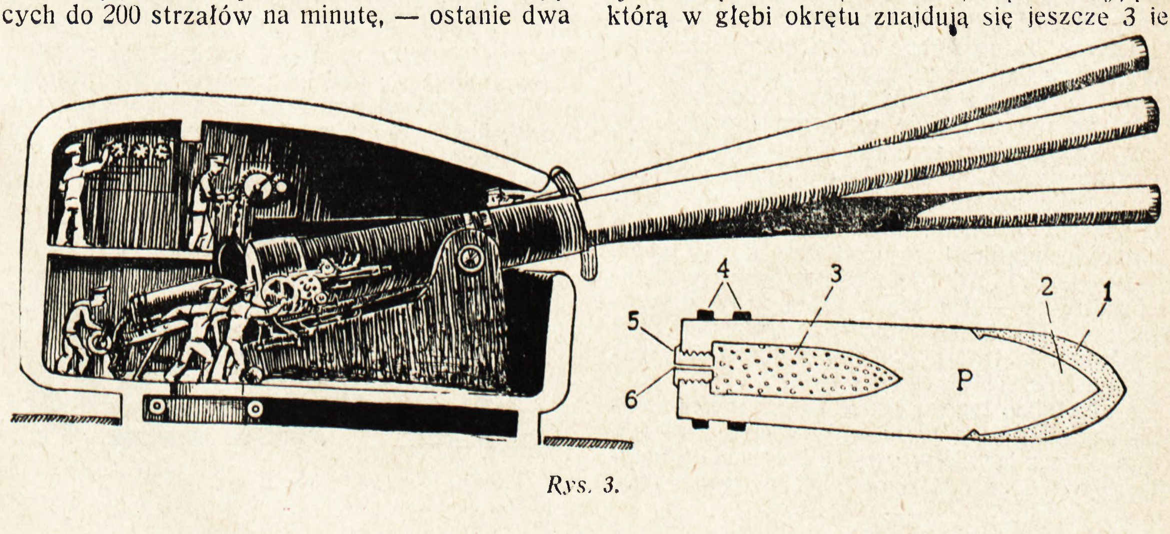
Rys. 2.

szczonych w pojedyńczo opancerzonych kazamatach wzdłuż burt pod górnym opancerzonym pokładem—(2), a dwa bez opancerzenia stoją na nim w przedniej części okrętu — (2), jest artyleria średnia przeciw lekkim krążownikom; działa jej biją na odległość do 30 km; 8 dział szybkostrzelnych (15 strzałów na minutę) o kalibrze 127, mm, umieszczonych na pancernym pokładzie — (3) jest to jego artyleria obronna przeciw małym jednostkom torpedującym (torpedowce, ścigacze, okręty podwodne); poza tym 4 działa przeciwlotnicze o kalibrze 75 mm biją one na wysokość do 12 km. oddając samoczynnie do 20 strzałów na minutę, oraz 12 ciężkich karabinów maszynowych o kalibrze 12,5 mm, bijących na wysokość do 5 km. i oddających do 200 strzałów na minutę, — ostanie dwa rodzaje broni dla zbyt małej skali nie są uwidocznione na rysunku.

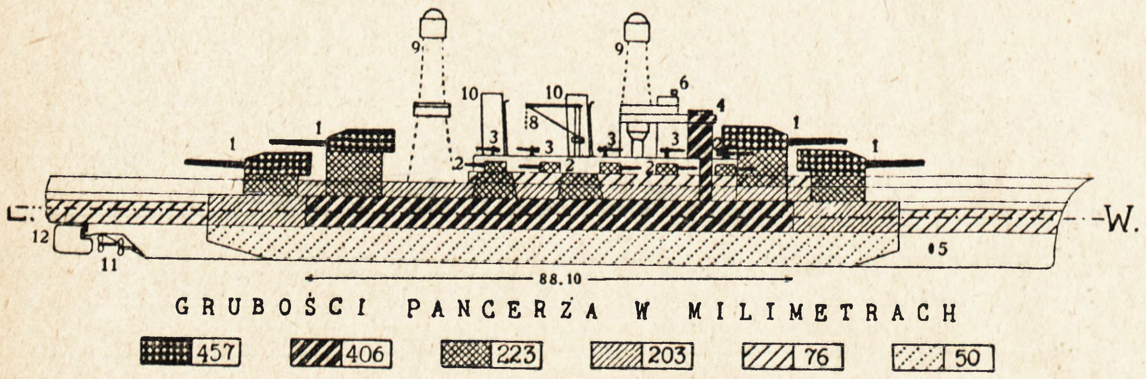
Dowództwo okrętu mieści się podczas boju w baszcie bojowej — (4). Do pełnego uzbrojenia należą 2 wyrzutnie torpedowe — (5) o kalibrze 533 mm.

Jako uzbrojeniowe akcesoria pomocnicze służą: dalmierz — (6), 3 hydroplany wywiadowcze — (7), 2 żurawiki — (8) do podnoszenia hydroplanów z wody, oraz 1 katapulta nie oznaczona na rysunku.

Wnętrze trzylufowej wieży artylerii głównej jest schematycznie przedstawione na Rys. 3. Figurki artylerzystów dają ogólne wyobrażenie o rozmiarach dział. Schemat ten przedstawia tylko nadpokładową lawetową część wieży, pod którą w głębi okrętu znajdują się jeszcze 3 jej



Rys. 3.



Rys. 4.

piętra z urządzeniem obrotowym, amunicyjnym przedziałem przeładunkowym, i rusztowaniem oporowym oraz rurą windy zwanej lorią do podawania prochu i pocisku z komory amunicyjnej. Wieża obraca się w płaszczyźnie poziomej, a lufy dział niezależnie jedna od drugiej w płaszczyźnie pionowej. Wszystkie ruchy samej wieży poszczególnych dział, ładowanie i podnoszenie amunicji przez windę odbywają się przy pomocy mechanizmów elektrycznych, dzięki którym można oddać do 3 strzałów z każdego działa na minutę. Winda musi podać do każdego strzału ok. 350 kg prochu i pocisk ważący do 1100 kg. Długość luf ważących ok. 60 ton o wartości ok. 900.000 zł sztuka, wynosi przeciętnie 50 kalibrów, t. j. ok. 20 m. Koszt jednego strzału działa kal. 406 mm wraz z jego amortyzacją (zdolne ono oddać wszystkiego razem z próbnymi ok. 100 strzałów) wynosi w zaokrągleniu do 25.000 zł.

Na tym samym rysunku z prawej strony pod lufami jest umieszczony przekrój pocisku działowego P. w czterokrotnie większej skali. Na czerepie P. pocisku, sporządzonego z hartowanej stali znajduje się czepiec — (1) z miękkiego żelaza, dzięki któremu ostrołuk pocisku — (2) nie uderza bezpośrednio o hartowany pancerz okrętu, lecz dopiero po rozpięciu czepca, co zabezpiecza czerep przed rozstrzaskaniem się i ułatwia mu przebicie pancerza ostrołukiem. Wewnątrz pocisku znajduje się — (3) materiał wybuchowy (trytol) w ilości ok. 3 proc. wagi całego pocisku, przedstawiającego na rysunku granat przeciwpancerny, pociski zaś rozpryskowe zawierają materiał wybuchowy do 10 proc. ogólnej wagi. Trotyl jest zamocowany w pocisku zakrętką — (5) przez którą prowadzi zapalnik — (6) (niepokazany na rysunku), tak urządzony, że trotyl wybucha dopiero, gdy pocisk werżnie się w pancerz okrętu.

Na obwodzie tępego końca tego pocisku znajdują się miedziane pierścienie wiodące — (4), które wrzynając się w gwinty lufy nadają pociskowi wirujący podłużny ruch obrotowy (do 200 obrotów na sekundę), dzięki czemu pocisk nie koziołkuje w powietrzu i leci zawsze swym ostrołukiem naprzód, co ułatwia mu również wrzynanie się w pancerz.

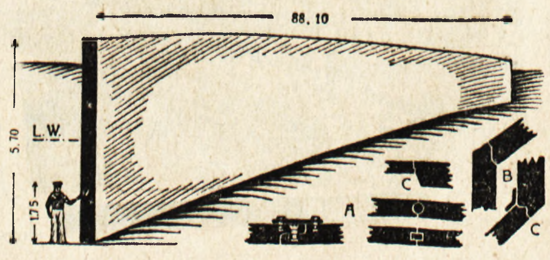
Pocisk kal. 406 mm przebija pancerz z cementowanej stali grubości 300 mm z odległości rzędu 30 km.

By zabezpieczyć okręt bojowy od niszczącego działania pocisków artylerii, konstruktorzy usiłują zabezpieczyć najżywotniejsze jego części coraz to grubszym pancerzem, z coraz to twardszej stali, dotąd jednak artyleria góruje nad pancerzem, który niewspółmiernie podnosi wagę (tonaż) i koszt budowy okrętu.

Rys. 4 przedstawia w milimetrach grubość pancerza w różnych miejscach na pancerniku „Kalifornia".

Jak widać z tego rysunku najmocniej są opancerzone wieże — (1) artylerii głównej, bo na 457 mm grubości, dalej główny pas pancerny i baszta dowódcy—(4) na 406 mm gruba, potem podstawy artylerii głównej, podstawy obu kominów — (10) i kazamaty atrylerii średniej — (2) na 223 mm grube. Pozostałe części okrętu jak widać z samego rysunku są zabezpieczone coraz cieniej. Główny pas pancerny grubości 406 mm jest 88.10 m długi i 5.70 szeroki. Połowa jego znajduje się nad linią wody L. W., połowa pod, ochrania on przed pociskami górę maszynowni, kotłowni i schronów amunicyjnych, czyli najżywotniejsze części okrętu.

Rys. 5 przedstawia naocznie wielkość całego



Rys. 5.

bloku głównego pasa pancernego w stosunku do przeciętnego wzrostu człowieka. Blok ten składa się z oddzielnych płyt pancernych, łączenie których między sobą jest pokazane na tym rysunku z prawej strony u dołu. Grupa A obrazuje ciągłe łączenia podłużne i poprzeczne, grupa B — łączenia pod kątem, pod C zaś są pokazane przejścia od grubszego pancerza do cieńszego, tak by zewnętrzna strona okrętu wszędzie była gładka. Łączenia te są nitowane lub obecnie spawane elektrycznie w jedną zwartą całość.

Płyty pancerne są sporządzone z wysokich gatunków chromo - niklowej stali, następnie „cementowane" od zewnątrz, po czym znowu przekuwane w niskiej temperaturze, co razem daje im wytrzymałość na rozerwanie do 75 kg/mm^2.

Poza bocznym opancerzeniem uwidocznionym na Rys.: 4, pancernik ten ma pancerz na całym pokładzie grubości 38 mm, a nad kotłownią, maszynami i głównym schronem amunicyjnym, pancerz grubości 76 mm oznaczony lit P. na Rys. 2. Wewnątrz okrętu są ustawione poprzeczne pancerze grodzie wodoszczelne grubości po 76 i 100 mm, chroniące przedziały maszyn i kotłownie przed działaniem odłamków oraz ciśnienia gazów wybuchowych po przebiciu zewnętrznego pancerza przez granat.

Dno i boki podwodnej części tego pancernika są podzielone na wodoszczelne komory, oznaczone linią kropkowaną na Rys. 2, poniżej linii wodnej L. W. Komory te są tak obliczone, że gdy nawet trzecią część ich zaleje woda po storpedowaniu okrętu, lub naskoczeniu przezeń na minę podwodną, okręt trzyma się na powierzchni. Niezatopialność okrętu w boju jest kardynalną jego zaletą, o czym przekonali się Anglicy w boju pod Jutland, poniósłszy dwa razy większe straty od Niemców. Okręt musi być przede wszystkim okrętem, to jest mieć możność utrzymania się na powierzchni wody, a nie tylko być pływającą baterią o możliwie najsilniejszej artylerii, której ilość trafnych pocisków na obecnych odległościach bojowych wynosi zaledwie 3 proc.

Wartość wyżej opisanego pancernika dochodzi obecnie do 400 (czterystu) milionów złotych, jest on 500 (pięćset) razy droższy od ścigacza. Pozwolić sobie na budowanie eskadry z czterech takich okrętów, mogą tylko państwa bardzo zasobne, o wszechświatowych ambicjach morskich, jak Anglia, Stany Zjednoczone, Francja, Japonia, Italia, w dodatku takiemu pancernemu zespołowi musi towarzyszyć drugie tyle krążowników, ze 20 kontrtorpedowców oraz okręty lotnicze i podwodne, których łączna wartość wynosi sumy kilkumiliardowe.

Inż. A. Pauly

W poprzednim artykule o ścigaczu mylnie zostały podane koszty budowy: 40 milionów i 50 razy droższy od ścigacza, co w niniejszym artykule prostujemy.

Bawełna

Skromny krzew rośliny bawełny rosnący w dalekich podzwrotnikowych krajach jest mocarzem nielada, jeśli idzie o usługi jakie oddaje on ludziom.

Nasiona rośliny bawełnianej stanowią bażki posiadające z zewnątrz dużą puszystą osłonę a w środku ziarenko. Ta zewnętrzna puszysta osłona to jest właśnie bawełna surowa. Po zbiorze baziek oddziela się nasiona od bawełny, z nasion wygniata się tłuszcz - olej; makuch czyli pozostałość nasienia po wytłoczeniu oleju idzie na karmę dla zwierząt. Lecz najważniejszą jest właśnie ta część zewnetrzna bazi — to jest sama właściwa bawełna. Bawełnę prasuje się w duże bele w specjalnych prasach i bele te przywożone są do dużych miast portowych, gdzie jestześrodkowany handel tym cennym surowcem. Tutaj bywa bawełna sortowana podług gatunku, bo trzeba wiedzieć, że gatunków bawełny jest bardzo wiele, przeszło 50.

Największe obszary pól bawełnianych ma najbogatszy kraj na świecie mianowicie Stany Zjednoczone. Ze względu na wysoką kulturę rolniczą i doskonałą technikę handlu amerykańskiego osiąga bawełna amerykańska najwyższe ceny na rynkach świata. W całym szeregu stanów południowych Ameryki Północnej z Kalifornią na czele uprawa bawełny zajmuje setki tysięcy hektarów ziemi uprawnej, a w okresie zbioru zatrudnia dziesiątki tysięcy robotników, zajętych zbieraniem. Drugim z kolei krajem mającym wielką obfitość i doskonałej bawełny jest Egipt, kraj afrykański położony nad rzeką Nilem, gdzie sztuczne nawodnienie i okres pięknej bezdeszczowej pogody sprzyjają szczególnie wytworzeniu się specjalnie wysoko-wartościowego włókna bawełny. To też bawełna egipska z podzeniem konkuruje z bawełną pochodzenia północno - amerykańskiego. Stosunkowo niedawno zaczęto uprawiać bawełnę na obszarach Turkiestanu w Rosji Azjatyckiej. Wprowadzono też uprawę bawełny w Ameryce Południowej w Argentynie.

Na co zużytkowuje się bawełnę? Przede wszystkim na przędzę i wyrób tkanin. Tkaniny bawełniane to wielkie dobrodziejstwo dla uboższej ludności robotniczej, gdyż materiały bawełniane są najtańsze ze wszystkich tkanin a jednocześnie ciepłe i wygodne w noszeniu. Człowiek, którego nie stać na kupno dużo droższych tka-

nin wełnianych na zwykłe codzienne ubranie robocze kupuje materiał bawełniany. Materiały bawełniane mają jeszcze tę zaletę ważną dla przemysłu tkackiego i dla używających je ludzi, że bardzo łatwo dają się barwić i drukować na rozmaite barwy i desenie, wzory — czego nie można powiedzie np. o lnie.

Bawełna służy też do wyrobu papieru Droższe, bardziej luksusowe gatunki papieru są wyrabiane z surowca bawełnianego. W przemyśle wyrobu amunicji i materiałów wybuchowych, bawełna ma podstawowe znaczenie, z niej wyrabia się tak zwaną nitrocelulozę, która jest dalej przerabiana na proch strzelniczy. Bez bawełny, żaden naród nie mógłby rozbudowywać swego przemysłu obrony narodowej, mającej tak wielkie znaczenie w naszym życiu państwowym. A teraz w lecznictwie na każdym kroku spotykamy się z bawełną. Nie ma chyba wśród nas człowieka, któryby nie znał waty. Do jakiejkolwiek rany, skaleczenia, opatrunku kupujemy w najbliższej aptece czy składzie aptecznym watę. Otóż wata nie jest niczym innym jak tylko bawełną, od której drogą specjalnego zabiegu chemicznego odciągnięto tłuszcz, gdyż normalnie włókna bawełny w stanie naturalnym zawierają pewien procent tłuszczu. Pozbawione tłuszczu włókna bawełny stają się watą, która nazywa się hygroskopijną, ponieważ bardzo chciwie ciągnie wodę. Bawełnę do Polski wwozi się głównie przez Gdynię i to nie tylko na potrzeby naszego rozbudowanego przemysłu tkackiego w Łodzi, Bielsku czy Białymstoku, lecz i dalej tranzytem przez Polskę idzie cenny surowiec na południe Europy. Węgry i Czechy sprowadzają sobie bawełnę przez nasz port gdyński. Z Gdyni bliżej jest do głównych miast południowo - środkowej Europy niż z Hamburga. I tak z Hamburga do Budapesztu, stolicy Węgier jest 1214 kilometrów a z Gdyni 1025 km, podobnie do Bratysławy w Czechosłowacji z Hamburga 990 z Gdyni 921 km. Gdynia zatem ma ogromne zaplecze jeśli idzie o przywóz bawełny. Rozbudowa polskich linij okrętowych i połączeń Gdyni z portami świata oraz coraz bardziej wzbogacane w nowe urządzenia techniczne wyposażenie naszego portu — zaczęło czynić z niego jeden z ośrodków handlu bawełną. Jak ogromnie rośnie z roku na rok przywóz bawełny przez Gdynię może dać pojęcie charakterystyka liczbowa wwozu. W roku 1930 przywieziono przez port w Gdyni zaledwie 564 tony bawełny, w 1936 r. 91.781 ton, w 1937 — 95.516 a w roku bieżącym przewidują, że wwóz ten wyniesie przeszło 100.000 ton. Dlatego też wyłoniła się potrzeba odpowiedniego zorganizowania handlu bawełną w Gdyni. W tym celu otwarto giełdę bawełnianą gdyńską w ostatnich tygodniach. Taka giełda bawełniana to jest instytucja handlowa, gdzie odbywa się sprzedaż i kupno bawełny na podstawie próbek. Sprzedawca dostarcza na giełdę próbki posiadanego do sprzedania towaru — a kupujący ma możność u maklera — to jest urzędnika giełdowego, pośrednika handlowego obejrzeć te próbki i zbadać jaki towar i po jakiej cenie może kupić. Próbki te są pobierane przez specjalnych fachowców znających się bardzo dobrze na bawełnie, zwanych z angielska kiperami. Pomiędzy kupującymi a sprzedającymi bawełnę, która jako towar przedstawia bardzo różnorodną wartość, wynikają nierzadko spory, dla których rozstrzygania istnieje przy giełdzie sąd handlowy, złożony z fachowców, wydających wyroki rozstrzygające spory. Gdyńska Giełda bawełniana nie wprowadziła wszystkich działów od razu, będą one dochodzić w miarę rozwoju stopniowo. W każdym razie ten jeden jeszcze etap rozwoju Gdyni jest jeszcze jednym argumentem, mówiącym o naszym odwiecznym niezniszczalnym prawie do sinych brzegów Bałtyku.

Feliks Trojan



Znaczenie jednolitej, udoskonalonej wytwórczości rolniczej

Niezbyt dawno, bo jeszcze za pamięci naszych ojców, szeroko znana była w Polsce pszenica „sandomierka". Istniało wówczas wiele innych odmian pszenicy, lecz żadna nie była tak rozpowszechniona i ceniona, jak właśnie ta.

Sława pszenicy „sandomierki" sięga odległych czasów, kiedy to zboże polskie płynęło w dużych ilościach Wisłą do Gdańska i dalej morzem w świat szeroki. W owe czasy, przed wiekami, pszenica pochodząca z okolic Sandomierza, w dalekich krajach cieszyła się dużym wzięciem, więc też ówcześni kupcy gdańscy o tę pszenicę najbardziej się ubiegali drożej za nią płacąc, co skłaniało rolników w różnych stronach Polski do uprawiania „sandomierki".

W obecnych czasach mamy również pewne odmiany czy gatunki produktów, które nie tylko w kraju lecz i za granicą cieszą się znacznym wzięciem. Takie na przykład włókno lniane, pochodzące z niektórych okolic województwa wileńskiego i nowogródzkiego, dzięki pewnym właściwościom i zaletom zyskało uznanie odbiorców w kraju i za granicą i ma nawet ustalone nazwy. Między innymi znany jest na rynkach len horodziejski, wołożyński i inne.

W Warszawie oraz w innych większych miastach Polski duże wzięcie mają wędliny litewskie, wyrabiane w naszych województwach wschodnich. Odznaczają się one trwałością i doskonałym smakiem. Wiadomo również, że wędliniarze warszawscy, najchętniej kupują tuczniki pochodzące z województwa lubelskiego, a czynią to dlatego, że przywożone z tamtych stron wieprze, są odpowiednio wypasione i dają dobre mięso i słoninę.

Poza tym niektóre produkty polskie ostatnimi czasy znajdują znaczne wzięcie na rynkach zagranicznych. W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej duże mają powodzenie polskie szynki w puszkach, które Amerykanom nadzwyczaj smakują. Dzięki temu wywóz szynek z Polski za granicę od paru lat rozwija się doskonale, przynosząc pośrednio naszemu rolnictwu znaczne korzyści. Pewne widoki ma także wywóz ogórków kwaszonych, które znajdują za granicą chętnych odbiorców.

Od dłuższego czasu dobrze się zaznacza wywóz jęczmienia browarnego, głównie dlatego, że na wywóz idzie ziarno wyborowej jakości, odpowiadające wymaganiom rynków zagranicznych. Podobnie też jak było niegdyś z pszenicą „sandomierką", jęczmień pochodzący z niektórych okolic, odznaczający się pewnymi zaletami, zyskał sobie na rynkach zagranicznych wyróżnienie i uznanie. Np. jęczmień pochodzący z Kujaw, ma za granicą ustaloną nazwę „Kujawia" i browary zagraniczne chętnie go nabywają.

Z tych kilku przykładów wynika, że chcąc znaleźć za granicą nabywców na nasze produkty i otrzymywać za nie korzystne ceny, trzeba wytwarzać i dostarczać na rynek takie produkty, jakich żądają odbiorcy. Ale niedość tego. Produkty przeznaczone na wywóz muszą być jednolite, czyli w całej masie zawsze jednakowe, bez najmniejszych uchybień i takie produkty trzeba dostarczać w dużych ładunkach, gdyż mała ilość chociażby najlepszego produktu na wielkich rynkach nie ma żadnego znaczenia. Wspomniane zadania są nie łatwe. Przy starych sposobach wytwarzania i przerobu rolnictwo tego rodzaju wymaganiom w ogóle nie byłoby w stanie sprostać. Dotyczy to zwłaszcza nabiału oraz szeregu innych produktów łatwo ulegających zepsuciu.

Dla przykładu weźmy masło osełkowe, wyrabiane domowym sposobem. Każda gospodyni dostarcza na targ masło innej jakości, przy skupie więc tworzy się zbieranina, nadająca się jedynie do podrzędnego użytku. Za granicę takiego masła nie można wywozić, gdyż nikt by go tam nie kupił a w najlepszym razie taką zbieraninę za byle co wypadałoby sprzedać.

W latach 1935 i 1936-ym, kiedy za beczułkę polskiego masła na rynku angielskim płacono 100 zł, to jednocześnie masło duńskie osiągało 133 zł, czyli o trzecią część więcej. W roku 1937 ceny masła polskiego na wspomnianym rynku uległy pewnej poprawie, jednakże w stosunku do cen masła duńskiego, różnica na naszą niekorzyść wynosiła jeszcze około 20 procent. A trzeba wiedzieć, że wywożono z Polski tylko masło najlepsze. Pospolite nasze masło za granicą nie osiągałoby nawet połowy ceny masła duńskiego.

Pragnąc zatem otrzymywać za wspomniany produkt wyższe ceny, trzeba wyrabiać masło wyborowej jakości, zupełnie jednolite, odpowiadające ściśle wymaganiom zagranicznych odbiorców. Żeby zaś móc sprostać temu zadaniu nie jedna, lecz setki mleczarń spółdzielczych musi wyrabiać masło jednakowej jakości, jednakowo opakowane i wysyłać je za granicę w dużych ładunkach. W tym celu wprowadzono u nas tak zwaną standaryzację czyli wzorcowanie masła przy wywozie. Wydano mianowicie szczegółowe przepisy określające dokła-

dnie, jakie masło może być wywożone, ustanowiono też ścisły nadzór nad wywozem oraz wydano zarządzenia, dotyczące mleczarń, wyrabiających masło na wywóz.

Stosownie do obowiązujących obecnie przepisów prawnych, masło na wywóz za granicę mogą wyrabiać tylko te mleczarnie, które posiadają niezbędne urządzenia i są prowadzone przez zawodowych mleczarzy i które wyrabiają produkt rzeczywiście wymaganej jakości. Żeby zaś nie było żadnych uchybień, powołani do tego znawcy sprawdzają często jakość masła zarówno w mleczarniach, jak i przy wywozie na granicy lub w składach portowych w Gdyni. Masło nie odpowiadające wymaganiom nie może być za granice wywożone.

Dzięki stosowaniu standaryzacji, oraz ciągłemu sprawdzaniu jakości przeznaczonego do wywozu produktu, ceny masła polskiego na rynkach zagranicznych uległy pewnej poprawie, z czasem zaś, w miarę dalszych starań, nasze masło wywozowe nie będzie pewnie ustępowało znanemu z dobroci — masłu duńskiemu czy szwedzkiemu.

Najlepiej stosunkowo pod względem jakościowym przedstawia się wywóz bekonów, prowadzony przez duże przetwórnie mięsne. Różnice między cenami bekonów duńskich i polskich wahają się około 5—6 procent, czyli są dosyć niewielkie. Wywóz bekonów podlega ścisłemu nadzorowi, stosownie do obowiązujących przepisów standaryzacyjnych.

Dobre wyniki daje standaryzacja przy wywozie jęczmienia browarnego. Dzięki stosowaniu wspomnianych przepisów oraz zawdzięczając staraniom Związku producentów jęczmienia, jakość wywożonego za granice ziarna poprawiła się wydatnie wpływając korzystnie na ceny jęczmienia polskiego na rynkach zagranicznych.

Zawdzięczając przeto stosowanym przepisom standaryzacyjnym, jakość wywożonych za granicę szeregu produktów ulega stopniowemu polepszeniu, co nie pozostaje bez wpływu na ceny tych produktów. Żeby jednak standaryzacja mogła dać pełne wyniki, konieczne jest czynne współdziałanie w tej ważnej robocie rolników, dostarczających produkty do przerobu czy też wprost na wywóz.

W tym względzie mają rolnicy ważne zadania do spełnienia. Wiadomo na przykład, że najlepsza mleczarnia nie zrobi dobrego masła, jeżeli otrzymuje do przerobu mleko brudne, nieświeże, albo od krów żywionych paszą nieodpowiednią. Powinni więc rolnicy dokładać wszelkich starań, ażeby dostarczane do przerobu mleko było przedniej jakości.

Dużo pozostaje do zrobienia w dziedzinie produkcji i zbytu jaj, jeżeli ten produkt ma odpowiadać wymaganiom odbiorców krajowych i zagranicznych. W tym celu trzeba hodować kury — znoszące duże jaja, żywić nioski należycie i dostarczać do zbiornic spółdzielczych jaja świeże, czyste, dobrze wyrównane. W dużych miastach i za granicą jedynie za produkt takiej jakości można otrzymywać wysokie ceny.

To samo dotyczy wielu innych działów wytwórczości rolniczej. A więc np. wieprzaki na bekony trzeba hodować odpowiedniej rasy i od maleńkości żywić je należycie, podług wskazówek hodowlanych.

Włókno lniane powinno odpowiadać ściśle ustalonym wzorcom (standartom). Owce w całych wsiach powinni rolnicy hodować takie, które dają dużo dobrej wełny, poszukiwanej na rynkach.

Owoce, warzywa oraz inne produkty pod względem jakościowym powinny również odpowiadać wymaganiom odbiorców.

Krótko mówiąc, rolnik powinien się starać nie tylko o ilość, lecz także o wysoką jakość produktów, gdyż jedynie taka wytwórczość, przy uporządkowanym zbycie, może rolnikowi zapewnić należyte korzyści.

Inż. W. Chmielecki

Z kraju i ze świata

Śląsk Zaolzański wrócił do Macierzy

Ubiegłe lato minęło pod znakiem Czechosłowacji, gdyż sprawa mniejszości narodowych, zamieszkujących to państwo, wypłynąwszy na porządek dzienny wiosną tegoż roku, zaprzątała bezustannie zarówno umysły wielkich polityków, jak i całej opinii publicznej, która z niepokojem śledziła rozwój wypadków, obawiając się, aby nie przyniosły one nowej zawieruchy wojennej. A załatwienie tej sprawy nie było łatwe. Z jednej strony bowiem Czechosłowacja nie chciała zrezygnować ze znacznej części swych terytoriów, zamieszkałych przez inne narodowości, z drugiej zaś narodowości te, jak Niemcy, Polacy, Węgrzy, podniósłszy raz swoje słuszne żądania, domagały się coraz gwałtowniej normalnych warunków życia i rozwoju. Przez długi okres czasu mocarstwa zachodnie, a zwłaszcza Anglia napróżno starały się znaleźć takie wyjście z tej trudnej sytuacji, któreby zaspakajało te żądania, a jednocześnie były do przyjęcia przez Czechosłowację. Sprawa przewlekała się, ale nie ucichała.

Przeciwnie, nabierała na ostrości, gdyż podrażnione przewlekaniem mniejszości narodowe, traciły cierpliwość tym bardziej, że ucisk czeski nie ustawał.

W odpowiedzi na żądania Praga wysuwała różne projekty, statuty, dawała mniej lub bardziej realne obietnice. Wszystkie one nie załatwiały ostatecznie sprawy, a tego już domagały się wszystkie mniejszości narodowe, nie chcąc poprzestać na połowicznych pociągnięciach.

Z każdym dniem sprawa rosła i zaogniała się. Nastrój w Europie stawał się coraz bardziej gorący, we wrześniu zdawał się dochodzić do punktu wrzenia. Wojna wisiała na włosku.

Wreszcie po wielu podróżach różnych mężów stanu, po długich rozmowach i naradach, w chwili, gdy położenie było rozpaczliwe i oczekiwano wybuchu wojny z godziny na godzinę, udało się osiągnąć porozumienie w Monachium, gdzie zjechali się kierownicy rządu Anglii, Francji, Niemiec i Włoch: Chamberlain, Daladier, Hitler i Mussolini. Żądania niemieckie zostały uznane, gdyż z dniem 1 października wojska niemieckie miały rozpocząć zajmowanie terytoriów czechosłowackich, zamieszkałych przez bezspornie przeważającą ludność niemiecką, inne obszary sporne miały być poddane plebiscytowi. Niebezpieczeństwo wojny europejskiej zostało zażegnane.

W Monachium jednak nie załatwiono sprawy innych mniejszości narodowych. Powiedziano tylko ogólnikowo, że sprawa mniejszości polskiej i węgierskiej musi być załatwiona w przeciągu trzech miesięcy. Wiemy dobrze, jak wyglądają takie ogólnikowe obietnice i co zyskują ci, którzy na takich mglistych obietnicach poprzestają. Polska postanowiła też sama załatwić sprawę swoich rodaków za Olzą i wystąpiła z energiczną notą do rządu czeskiego, domagając się natychmiastowego zwrotu Śląska Cieszyńskiego.

I znów, jak już nieraz w wielkich dziejowych chwilach cały naród poparł mocno to stanowisko rządu polskiego. Ze wszystkich stron Polski napływali ochotnicy do Legionu Zaolzańskiego, który miał czynnie poprzeć powstanie ludności polskiej na Śląsku. Wszędzie rozbrzmiewało wołanie: „Śląsk Zaolzański musi być nasz".

I znów ta zdecydowana wola narodu odniosła całkowite zwycięstwo — rząd czeski przyjął żądania polskie i w dniu 2 października wojska polskie przekroczyły Olzę, zajmując Cieszyn, a następnie cały powiat cieszyński i frysztacki. Sprawa oddania Polsce dalszych terenów, zamieszkałych przez ludność polską ma być zadecydowana przez plebiscyt, który będzie tam przeprowadzony w najbliższym czasie.

Trudno opisać niebywały po prostu entuzjazm, z jakim wojsko polskie było witane przez ludność Śląska Zaolzańskiego. I nic dziwnego. Oto ulicami miasta idą szeregi szarych żołnierzy, którzy reprezentują majestat Rzeczypospolitej Polskiej, którzy są widomym znakiem Ojczyzny, rozciągającej się za Olzą, Ojczyzny, do której tęskniło się w ciągu dwudziestu długich lat ucisku czeskiego, za którą przelewało się krew i traciło synów i braci, co — jak to powiedział Naczelny Wódz w rozkazie do wojska, zajmującego Śląsk — „choć nie w żołnierskich mundurach ginęli śmiercią żołnierską", czekając na Polskę. Domy strojne są w czerwień i biel, które tu jeszcze nie spowszedniały, bo są oznaką wielkiej, niecodziennej chwili — zjednoczenia prastarej dzielnicy śląskiej z Macierzą polską. Ulice zasypane są kwieciem, którym lud śląski obrzuca żołnierzy, czołgi, armaty. Piękny, radosny dzień dla Polaków z jednej i drugiej strony Olzy, obywateli jednej, wspólnej Ojczyzny.

A ziemia zaolzańska poza bogactwem niezłomnych serc ludu śląskiego, garnących się z taką miłością ku swej Macierzy, przyniosła Polsce również wielkie bogactwa materialne, których podstawę stanowią znaczne bogactwa naturalne, a zwłaszcza węgiel i żelazo. Kopalnie węgla,ześrodkowane w Zagłębiu Ostrawsko - Karwińskim, dają rocznie do 4.500.000 ton węgla, co stanowi 15% całej naszej dotychczasowej rocznej produkcji tego minerału. Należy przy tym podkreślić, że węgiel karwiński przewyższa znacznie swoim gatunkiem węgiel górnośląski czy Zagłębia Dąbrowskiego. Daje on doskonały koks, niezbędny dla wielkiego przemysłu hutniczego. Koks ten musieliśmy sprowadzać z Zaolzia, bo nie mamy go ani w dostatecznej ilości, ani takiej jakości w kraju. W oparciu o węgiel i żelazo, rozwinęły się na Śląsku różne gałęzie przemysłu przetwórczego, jak fabryki chemiczne, rafinerie nafty, przerabiające surowce zagłębia borysławskiego, tartaki itd., a przede wszystkim potężny przemysł hutniczy, ogniskujący się zwłaszcza w okolicy Trzyńca. Zakłady trzynieckie, produkujące rocznie 400.000 ton stali w najlepszym gatunku, należą do największych w Europie. Jednym również z najważniejszych w Europie węzłów kolejowych jest miasto Bogumin, leżące na skrzyżowaniu licznych dróg komunikacyjnych. Tak więc Śląsk Zaolzański, choć niewielki obszarem, bo zajmuje tylko 800 km kwadr. powierzchni jest cennym nabytkiem dla naszej gospodarki narodowej.

Rozrywki umysłowe

10. ZAMIENIANKA

Jak z buraka zrobić salon?

1. B U R A K
2. — — — — —
3. — — — — —
4. — — — — —
5. — — — — —
6. **S A L O N.**

Należy w wyrazie „burak“ zmienić jedną literę tak, aby wypadł nowy wyraz. W nowym wyrazie nów trzeba zmienić jedną literę i utworzyć wyraz trzeci i t. d.

Przykład: PLAGA — PRAGA — PRACA — PROCA—PROCH—GROCH.

Uwaga: W każdym wyrazie powinna być zmieniona inna z kolei litera.

„Pomorzanka“ (W-wa).

Za rozwiązanie zamienianki Redakcja „Polski na Morzu“ przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań **(na kartkach pocztowych)** upływa **28 listopada 1938 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu“ z dopiskiem: **„Rozrywki Umysłowe“.**

ROZWIĄZANIA

„Polska na Morzu“ Nr 9 — Wrzesień 1938 r.

8. Logogryf morski.

Wyrazy logogryfu: 1. Molo, 2. Sternik, 3. Busola, 4. Armator 5. Torpeda, 6. Ocean, 7. Rufa, 8. Ryby (wspak).

Pierwsze litery tych wyrazów dają:

M/S. „Batory“.

Bezbłędnie logogryf rozwiązało 110 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. **Karska Irena** — W-wa - Żoliborz, Mickiewicza nr 25 m. 12.
2. **Płaczkówna Z.** — Jasło — Pryw. Gimn. Żeńskie. Liceum.
3. **Zaborowski Zygmunt** — Poznań, Urząd Pocztowy 3.
4. **Cedro Henryk** — Królewo, pta Wkra k.Płońska.
5. **Piotrowski Rudolf** — Grudziądz, Fijewska nr 1 m. 4.

Krzyżówkę z Nr 8-go bezbłędnie rozwiązało 179 osób.

W rezultacie nagrody z Nr 8-go otrzymują:

1. **Matysówna Wanda** — Będzin, Małobędzka 107a.
2. **Mgr. Kwapniewski Jan** — Mościce, Zjedn. Fabr. Zw. Azot.
3. **Post. Wolski Stanisław** — Sosnowiec, III Kom. Pol. Państw.
4. **Szendzielorz Jerzy** — Tarnowskie Góry, Lasowice, Stara 4.
5. **Nowak Jan** — Dąbrowa Górnicza, Mydlice nr 7 m. 8.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Bronisław Miazgowski

Druk. Zakł. Graf. Dom Prasy S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.